

Kurzzusammenfassung der Forderungen:

1. Den massiven Ausbau der batteriebasierten Elektromobilität, um die Klimaziele bis 2030 erreichen zu können. Über das Jahr 2030 hinaus können auch weitere technologische Innovationen den Mix der defossilisierten Antriebsraten definieren.
2. Die Förderung von Batteriezellfertigung in Deutschland, um Beschäftigung und Wertschöpfungsketten zu sichern und in neuen Feldern auszubauen.
3. Den Aufbau einer flächendeckenden Lade- und Versorgungsinfrastruktur voranzutreiben mit Förderung auch privater Wall-Boxen.
4. Regionale Transformationscluster zu entwickeln, die den Strukturwandel vor Ort gestalten. Dabei sollen der Erhalt von industrieller Wertschöpfung, die Strukturwirksamkeit und positive Beschäftigungseffekte, Innovations- und Technologiebeiträge, ökologische und soziale Nachhaltigkeit und regionale Bedeutung der zu fördernden Projekte und die Qualifizierung und Fortbildung der Beschäftigten besonders berücksichtigt werden.
5. Eine präventive Strukturpolitik, die schon in der Transformation gestaltend handelt und Strukturbrüche verhindert.
6. Zusätzliche Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung für Regionen, die von der Transformation der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer betroffen sind.
7. Investitionshemmende beihilferechtliche Einschränkungen müssen umgehend beseitigt werden.
8. Die Einführung eines Transformations-Kurzarbeitergeldes.
9. Einen unabhängigen Beteiligungsfonds für Zulieferer (Best-Owner-Group)
10. Sicherung der Liquidität und Investitionsfähigkeit im Transformationsprozess, besonders für Zulieferer. Hier muss das Konjunkturpaket schnellstens operationalisiert werden.
11. Eine nachhaltige Beschleunigung des Ausbaus von erneuerbaren Energien, damit der Umstieg auf E-Mobilität auch tatsächlich das Klima schützt.
12. Eine CO₂-basierte Reform des gesamten Steuer- und Abgabensystems in den Bereichen Gebäude, Energie und Verkehr.
13. Die Senkung der staatlich beeinflussten Strompreisbestandteile und die Reduzierung der EEG-Umlage.
14. Die Herstellung von grünem Wasserstoff muss von der EEG-Umlage entlastet werden.
15. Neue Geschäftsmodelle für Betreiber von Elektrolyseuren mit Strom- und Gasversorgungsunternehmen ermöglichen.
16. Einen nationalen Koordinationsrahmen für die Forschungs- und Entwicklungspolitik, ihre Förderinstrumente und Strukturen.

Gliederung:

1. *Einleitung – Herausforderungen der Automobilindustrie*
2. *Die Autoindustrie in Zeiten von Corona*
3. *Die Mobilität von Morgen – Neue Geschäftsfelder*
4. *Eine sozialdemokratische Politik für Industrie und Beschäftigte*
 - 4.1. *Regionale Transformationscluster*
 - 4.2. *Förderung der Batteriezellfertigung als industrie- und arbeitsmarktpolitische Zukunftsmaßnahme*
 - 4.3. *Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur*
 - 4.4. *Entlastung von Industrie und Bürgern von Strom- und Energiekosten*
 - 4.5. *Wir wollen eine präventive Strukturpolitik*
 - 4.6. *Fokussierung der nationalen Wasserstoffstrategie auf den Industrie- und den Energiesektor*
 - 4.7. *Bundesagentur für Arbeit und Qualifizierung stärken – Ausbildung, Umschulung und Weiterbildung vorantreiben*
 - 4.8. *Ein unabhängiger Beteiligungsfonds für Zulieferer*
 - 4.9. *Koordinierte FuE-Politik für die Mobilitätswirtschaft*

1. Einleitung – Herausforderungen der Automobilindustrie

Die Automobilbranche ist die deutsche Leitindustrie in der Produktion einerseits sowie in Forschung und Entwicklung andererseits. Allein vom Fahrzeugbau hängen in Deutschland laut BMWi direkt 2,2 Millionen Arbeitsplätze ab. Die Automobilindustrie besitzt aufgrund ihrer Wirtschaftskraft und Arbeitsmarktrelevanz eine systematische Relevanz. Deutschland ist ein Industrieland und soll es bleiben.

Die EU hat sich ehrgeizige Klimaziele gesetzt um das max. 1,5-Grad-Ziel der Erderwärmung zu erreichen. Für diese Ziele ist eine Antriebswende in der Mobilität notwendig. Um die Zwischenziele bis 2030 im Verkehrsbereich zu erreichen, spielt die batteriebasierte Elektromobilität im Individualverkehr eine zentrale Rolle, denn aktuell und in den nächsten Jahren werden fast ausschließlich Elektrofahrzeuge serienreif als Alternative zur Verfügung stehen. Eine der Kernaufgaben wird es sein, die dafür notwendige Infrastruktur sowie die industrielle Wertschöpfung in Deutschland zu sichern bzw. in neuen (technologischen) Bereichen zu schaffen. Auch moderne Verbrennungsmotoren und Plug-in-Hybride werden als Übergangstechnologie noch einige Jahre eine wichtige Rolle im Mix verschiedener Antriebsarten spielen. Um im Bestand sowie im Mix mit modernen Verbrennern deutliche CO₂-Einsparungen zu erzielen, spielen biogene Kraftstoffe hier eine wichtige Rolle. Über das Jahr 2030 hinaus können auch weitere technologische Innovationen den Mix der defossilisierten Antriebsraten definieren.

Durch die Verschärfung der Klimaziele auf europäischer Ebene steht die Automobilindustrie zusätzlich unter Druck. Die Aufgabe von kluger Strukturpolitik muss es sein, die Antriebswende hin zu alternativen Antrieben konstruktiv und nach vorne orientiert zu begleiten. Wenn die Antriebswende beschleunigt werden soll, müssen dafür auch die entsprechenden Bedingungen geschaffen werden. Dabei gilt es die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen und Förderinstrumente gezielt einzusetzen, die Energiepolitik, Umweltziele, Arbeitsplätze und Technologie in den Blick nehmen. Wir wollen Innovationen fördern, um auch in Zukunft

Weltmarktführer im Automobilssektor zu bleiben. Der Strukturwandel („Mobility as a Service“, Dekarbonisierung und Digitalisierung) bedeutet eine Transformation für Beschäftigte genauso, wie für Unternehmen. Diese Transformation wollen wir durch eine aktive soziale und ökologische Industriepolitik begleiten. Deren Ziel ist es, Produktionsstandorte zu erhalten, zukunftsfeste Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen. Vom Erfolg des Transformationsprozesses hängt nicht nur die Zukunft der OEMs, sondern insbesondere die von vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen in der Zuliefererkette ab. Wir wollen den Strukturwandel politisch begleiten und gestalten, um Strukturbrüche zu verhindern. Denn wir wollen auch in Zukunft industrielle Wertschöpfung in Deutschland erhalten und neue Wertschöpfungsketten aufbauen. Dafür braucht es Planungssicherheit. Die SPD ist hier aktiver Partner der Automobilindustrie.

Dieser Wandel bietet Chancen und Risiken. Wer die Chancen nutzt, kann die Zukunftsthemen technologische Innovation, neue Mobilität und Digitalisierung vorantreiben und hochqualifizierte Beschäftigung schaffen. Diesen Prozess müssen Gewerkschaften, Unternehmen, Verbände und Politik partnerschaftlich gestalten.

Durch die Transformation stehen auch traditionelle Industrieregionen erheblich unter Druck. Deutschland muss im Rahmen der jetzigen Reform der EU-Regionalbeihilfen darauf hinwirken, dass diese unter Druck geratenen Industrieregionen förderfähig werden.

2. Die Automobilindustrie in Zeiten von Corona

Als Folge der großen Unsicherheit sowie der notwendigen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus ist die Nachfrage im Automobilssektor und den anknüpfenden Branchengleichermaßen eingebrochen. Über 70 Prozent der Betriebe der Automobil- und Zulieferindustrie haben zumindest für einen Teil der Belegschaft Kurzarbeit bis mindestens Ende 2020 angemeldet. Eine Normalisierung und Rückkehr zum Produktionsniveau vor der Krise sind nicht absehbar.

Niedrige Auftragsvolumina und damit verbundene finanzielle Einbußen gefährden nicht nur die Innovationsfähigkeit, sondern insbesondere auch zunehmend die Beschäftigung des Mobilitätsstandortes Deutschland. Diese Entwicklung trifft die Zulieferindustrie besonders hart, da sich der Transformationsdruck hier zuerst zeigt. Kleine und mittelständische Betriebe drohen komplett wegzubrechen. Zudem entzieht der Absatzmangel der gesamten Wertschöpfungskette Liquidität, sodass Investitionsmittel für Transformationsmaßnahmen fehlen. Auch andere Bereiche, wie der Maschinenbau, sind seit März teils ohne Aufträge. Ebenso geht es vielen Dienstleistern im Umfeld der Industrie.

Deshalb sind Maßnahmen zu ergreifen, die das Vertrauen von Kunden, Beschäftigten, Investoren und Unternehmen untereinander wieder stärken. Mit dem Anfang Juni von der Bundesregierung vorgelegten Konjunkturpaket wurde bereits ein wichtiger Impuls zur Stützung und zukunftsfähigen Ausrichtung des Wirtschaftsstandortes gesendet. Um den sozial-ökologischen Umbau des Mobilitätslands Deutschlands weiter vorantreiben und der Wirtschaft Schwung zu verschaffen und eine wettbewerbsfähige Automobilwirtschaft zu stärken, treten wir für weitere Maßnahmen ein:

- Sicherung der Liquidität und Investitionsfähigkeit im Transformationsprozess: Wir müssen verhindern, dass Corona die Transformation im Automobilssektor untergräbt. Es muss verhindert werden, dass Unternehmen im Transformationsprozess (z.B. Zulieferer, die ihre Produktpalette umstellen) aufgrund temporär geringerer Gewinne und mithin Liquidität den Zugang zu Hilfsprogrammen verlieren. Die Investitionsfähigkeit im Automobilbau muss hochgehalten werden. Daher müssen Fördersätze für betriebliche Investitionsprogramme, insbesondere ZIM-Förderung, erhöht werden. Dies verschafft Unternehmen Investitionsmittel, die aus Liquiditätsmangel aktuell

nicht zur Verfügung stünden. Zudem müssen Eigenkapitalhilfen für Unternehmen bereitgestellt und Technologieförderprogramme finanziell aufgestockt werden.

- Das BMWi soll bestehende Instrumente zur Förderung von Innovationen und Technologieentwicklung, zur Unternehmensfinanzierung und zur regional- und strukturpolitischen Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und des Aufbaus neuer Arbeitsplätze sowie die steuerlichen und sonstigen Rahmenbedingungen im Hinblick auf systematische Hemmnisse überprüfen. Diese Prüfung muss unverzüglich erfolgen, über die Ergebnisse ist spätestens bis zum Jahresende 2020 transparent zu berichten.
- In vielen Unternehmen sind FuE-Mittel erschöpft. Das zur Konjunktur antizyklisch wirkende Segment Forschung und Entwicklung ist gehemmt. Daher muss Ziffer 35c Konjunkturpaket: „Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie“ rasch operationalisiert werden, es sollen bestehende Förderinstrumente zur Anwendung kommen.

3. Die Mobilität von Morgen – Neue Geschäftsfelder

Mobil sein zu können ist notwendige Voraussetzung für ein freies und selbstbestimmtes Leben, für Teilhabe und Mitgestaltung der Gesellschaft. Wer heute über gesellschaftliche Teilhabe spricht, muss über die Mobilität von morgen nachdenken. Dazu gehört auch die Freiheit bei der Auswahl aus verschiedenen Mobilitätsformen: Auto, Bahn, Bus, Fahrrad und Carsharing. Es geht für viele Kunden immer seltener darum, ein Auto zu besitzen, sondern um den Wunsch, mobil zu sein („Mobility as a Service“).

Mobilität ist dabei so zu gestalten, dass sie unserer Lebensqualität und unserem öffentlichen Zusammenleben dient, und dass sie unserer Umwelt und dem Klima nicht schadet. Dabei müssen auch neue Mobilitätsformen in Deutschland ermöglicht werden.

Am Standort Deutschland soll auch in Zukunft eine wettbewerbsfähige Mobilitätswirtschaft und ein hoher Beschäftigungsgrad gewährleistet werden. Schlüsseltechnologien eines zukünftigen Mobilitätssystems in Deutschland und Europa zu entwickeln und zur Marktreife zu bringen ist dafür unabdingbar.

Die Verkehrssteuerung muss dynamischer und vorausschauender werden, dafür sind die Kenntnis des Mobilitätsbedarfs sowie die Erfassung der Verkehrslage in Echtzeit aus der Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugen notwendig. Automatisiertes Fahren und Intelligente Verkehrsleitsysteme (IVS) sorgen für einen Nachfrageschub an neuen Technologien, die alle IT-basiert und mit entsprechender Sensorik ausgestattet sind (grüne Wellen, Ampel-Nachsaltungen auf Einzelfahrzeuge, Sonderschaltungen bei Fahrrädern etc.).

Wichtig ist die konsequente Nutzung offener, herstellerübergreifender Schnittstellen. Das BMVI muss daher schnellstmöglich mit einem Gesetz zum autonomen Fahren für bestimmte Betriebsbereiche und ergänzenden Rechtsverordnungen die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für das automatisierte Fahren in geeigneten Anwendungsfällen schaffen.

4. Eine sozialdemokratische Politik für Industrie und Beschäftigte

Nur ein Bündnis aus Unternehmen, Gewerkschaften und einem aktiven Staat kann dem Anspruch einer gerechten Transformation Rechnung tragen, in der sich soziale, ökologische und ökonomische Perspektive auf Augenhöhe begegnen. Eine ungesteuerte Selbstreinigung des Marktes wird im Strukturwandel zum Verlust der Sozialpartnerschaft führen. Die Industrie ist ein entscheidender Faktor für die Stärke des Standortes Deutschland und für unseren Wohlstand, diesen Faktor gilt es zu fördern und zu entwickeln. Deshalb bringen wir uns in den folgenden Themen besonders ein.

4.1 Regionale Transformationscluster

Für eine positive Transformation ist es notwendig, dass die Akteure in regionalen Clustern zur Zusammenarbeit und zur gemeinsamen Bewältigung der Herausforderung bereit sind. Die optimale Lösung für einzelne Industrieregionen wird nicht zentral entschieden werden können. Vielmehr braucht es eine Abstimmung der jeweils regionalen Akteure aus Wirtschaft, Gewerkschaft, Wissenschaft und aller politischen Ebenen. Die vorhandenen Förderinstrumentarien von EU, Bund und Länder reichen für die bevorstehende Transformation und die sich daraus ableitenden Handlungserfordernisse für die regionalen Akteure teilweise nicht aus. Helfen können dabei Transformationsfonds, die die regionalen Transformationscluster mit Mitteln ausstatten, um die Veränderung in der Autoindustrie vor Ort mitzugestalten.

Dabei sollen besonders folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Erhalt von industrieller Wertschöpfung,
- Strukturwirksamkeit und positive Beschäftigungseffekte,
- Innovations- und Technologiebeitrag,
- ökologische und soziale Nachhaltigkeit und regionale Bedeutung der zu fördernden Projekte,
- Qualifizierung und Fortbildung.

4.2 Förderung der Batteriezellfertigung als industrie- und arbeitsmarktpolitische Zukunftsmaßnahme

Die ausreichende Produktion und Verfügbarkeit von Batteriezellen stellt eine absolut notwendige Bedingung für den Markthochlauf der Elektromobilität dar - die Erhöhung der Produktionskapazitäten in Deutschland ist industriepolitisch zwingend notwendig. Derzeit sind Batterieverfügbarkeiten und die damit verbundene Abhängigkeit von asiatischen Herstellern ein wesentlicher Flaschenhals und ein industriepolitisches Problem.

Daher muss die Batteriezellproduktion in Deutschland und der EU insgesamt wesentlich ausgeweitet werden. Unser Wirtschaftsstandort hat ein erhebliches Interesse an geschlossenen Wertschöpfungsketten innerhalb Deutschlands und Europas. Von der Entwicklung über die Produktion von Zellen und Batterien bis hin zum Recycling wollen wir Know-How und Arbeitsplätze dauerhaft in unserem Land halten und neue entstehen lassen.

Um im anstehenden Preiskampf mit den Konkurrenten aus Asien bestehen zu können, sind die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass sich eine Produktion in Deutschland auch wirtschaftlich lohnt. Aufgrund der sehr energieintensiven und außenhandelsabhängigen Produktion von Batteriezellen müssen zwingend die Entlastungsregelungen der Umwelt- und Klimaschutzinstrumente (EEG, KWKG, Energiesteuer, Stromsteuer, BEHG etc.) greifen.

Die beihilferechtlichen Grundlagen zur Förderung der Batterietechnologie müssen rechtssicher geregelt werden. Investitionszuschüsse für den Aufbau von mehreren Batterieproduktionen (parallel zum geplanten Hochlauf der Fahrzeugproduktion) in Deutschland ist wichtig. Der Zugang zu den benötigten Rohstoffen muss sichergestellt werden. Außerdem setzen wir uns für die Installation einer Kreislaufwirtschaft, die einen Prozess von der Rohstoffgewinnung bis zur Wiederverwertung von Batteriekomponenten beinhaltet, ein.

4.3 Aufbau einer flächendeckenden Lade- und Versorgungsinfrastruktur

Vorhandene Ladeinfrastruktur in den Städten und in der Fläche ist eine Voraussetzung für den kurz- und mittelfristigen Erfolg der Elektromobilität. Mit Blick auf den in der Zukunft zu erwartenden Mix verschiedener Antriebsformen, muss zudem auch eine ausreichende Versorgung mit Wasserstoff bzw. grünen Synthetischen Kraftstoffen abgesichert sein. Wir bekennen uns zum Ausbau der Versorgungsinfrastruktur, als eine Vorleistung zur aufkommenden Nachfrage.

Neben dem Aufbau einer gewerblichen Versorgungsinfrastruktur muss zusätzlich auch der Aufbau einer privaten (Wallboxes) und halböffentlichen Schnell-Ladeinfrastruktur (zum Beispiel am Arbeitsplatz oder auf dem Supermarktparkplatz) bundesweit attraktiv gefördert werden. Die bereits vorgesehenen Mittel auf Bundesebene müssen nun zeitnah und unbürokratisch in den Ausbau fließen. Landesprogramme sind eine wichtige Ergänzung.

Für den flächendeckenden Aufbau von Ladeinfrastruktur ist es wichtig, dass Länder und Kommunen Strukturen aufbauen, die sicherstellen, dass geeignete Flächen zum Aufbau von Schnellladehubs an die Leitstelle Ladeinfrastruktur gemeldet werden. Außerdem sollten auch geplante Schnellladesäulen transparent gemacht werden, um die Ressourcen so effizient wie möglich zu nutzen. Für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur braucht es ein einheitliches Bezahlmodell aller Anbieter, um die Attraktivität zu erhöhen.

4.4 Entlastung von Industrie und Bürgern bei Strom- und Energiekosten

Die Automobilindustrie will und muss einen wichtigen Beitrag leisten, um das Klima zu schützen. Dafür werden die Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe, besonders auf Elektromobilität umgestellt. Dieser Umstieg ergibt nur dann Sinn, wenn sauberer Strom aus erneuerbaren Energien „getankt“ wird. Auch deswegen setzen wir uns für eine nachhaltige Beschleunigung des Ausbaus von erneuerbaren Energien ein. Dabei müssen die Versorgungssicherheit und die Energiekosten mitgedacht werden. Denn der Energiebedarf wird durch die Umstellung auf E-Mobilität und durch die Digitalisierung noch weiter steigen. Entsprechend spielt die Entwicklung des Energiepreises für die Endverbraucher*innen eine wesentliche Rolle.

Ein möglichst großer Anteil der benötigten Erneuerbaren Energien sollte in Deutschland und Europa hergestellt werden, so können internationale Abhängigkeiten abgebaut, bestehende Arbeitsplätze und Wertschöpfung gesichert und neue in Zukunft geschaffen werden.

Wir setzen uns für eine CO₂-basierte Reform des gesamten Steuer- und Abgabensystems in den Bereichen Gebäude, Energie und Verkehr ein. Dabei halten wir mittelfristig die Schaffung eines sektorübergreifenden Handels mit CO₂-Zertifikaten für sinnvoll.

Wir setzen uns darüber hinaus dafür ein, dass Verbraucher von den zeitweise sehr geringen Börsenstrompreisen profitieren können. Dies würde einen Anreiz zur Flexibilisierung des Stromverbrauchs schaffen und über geeignete Tarifstrukturen das Verbraucherverhalten lenken - beispielsweise hin zum Laden von E-Fahrzeugen zu nachfragearmen Zeiten bzw. zu Zeiten mit hohem Angebot.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die staatlich beeinflussten Strompreisbestandteile abgesenkt und flexibilisiert werden. Dabei sollte die EEG-Umlage in mehreren jährlichen Schritten reduziert werden.

4.5 Wir wollen eine präventive Strukturpolitik

Mit Blick auf die EU-Förderperiode 2021 bis 2027 zur innerdeutschen Verteilung der Strukturfondsmittel fordern wir, dass unter besonderer Würdigung des Transformationsdruckes zusätzliche Gelder für die Bundesländer mit Automobil- und Automobilzulieferindustrie bereitgestellt werden. Wir wollen eine präventive Strukturpolitik, die schon in der Transformation gestaltend handelt, statt nach vollzogenen Strukturbrüchen mühsam zu versuchen, neue Strukturen aufzubauen. Solche zusätzlichen Fördermöglichkeiten sollen in der Ausgestaltung des Europäischen Green Deals berücksichtigt werden.

Investitionshemmende beihilferechtliche Einschränkungen müssen umgehend beseitigt werden. Die seit der aktuellen Förderperiode durch Regionalleitlinien und die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung erfolgten Einschränkungen der Förderfähigkeit von Großunternehmen in der Regionalförderung erweisen sich gerade in strukturschwachen Regionen als besondere Bremse für die Bewältigung des Transformationsprozesses und auch der Folgen der Corona-Krise. Gerade in wirtschaftlich schwächeren Regionen nehmen Unternehmen der Automobil- und Automobilzulieferbranche, die die Kriterien für KMU überschreiten, eine wichtige struktur-, innovations- und arbeitsmarktpolitische Rolle ein. Beihilfen für Investitionen solcher größerer Unternehmen in C-Fördergebieten müssen daher dem Grunde nach wieder in gleichem Umfang zulässig sein wie in A-Fördergebieten, also auch für Erweiterungsinvestitionen.

Zudem ist eine ausreichende Verlängerung des Temporary Framework der EU und der darauf basierenden beihilferechtlichen Bundesregelungen für Kleinbeihilfen, Bürgschaften und niedrigverzinsliche Darlehen dringend erforderlich, um die den Transformationsprozess verschärfenden Auswirkungen der Corona-Krise tatsächlich überwinden zu können. Notwendig ist daher eine mittelfristige Verstetigung dieser beihilferechtlichen Instrumentarien für einen Zeitraum bis 2024. Außerdem müssen die Obergrenzen für die Kleinbeihilfen von 800.000€ deutlich angehoben werden, um ausreichende Spielräume für die Unternehmen zu schaffen.

4.6 Fokussierung der Nationalen Wasserstoffstrategie auf den Industrie- und den Energiesektor

Die Nationale Wasserstoffstrategie sollte vor allem Potentiale für Sektorkopplung und Dekarbonisierung in der Industrie und der Energieerzeugung nutzbar machen. Technologien zur Produktion, Speicherung und Nutzung von Wasserstoff bieten große wirtschaftliche Chancen für Wertschöpfung und hochwertige Arbeitsplätze. Auch mit Blick auf den Verkehrssektor kommt der Anwendung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie ein großes Zukunftspotenzial zu.

Der Verkehrssektor muss auf technologischen Fortschritt setzen, um die an ihn gerichteten sektoralen Klimaziele zu erreichen. Wasserstoff wird zukünftig über den Systemnutzen der Brennstoffzelle als auch über den möglichen Einsatz von synthetischen Kraftstoffen eine Option in Bereichen sein, in denen der direkte Einsatz von Elektrizität nicht wirtschaftlich sinnvoll oder technisch machbar ist. Mit einer Markteinführung ist derzeit primär im Bereich LKWs zu rechnen, aber auch im ÖPNV. Wasserstoffbasierte synthetische Kraftstoffe sind auch für den Luft- und Seeverkehr eine vielversprechende Anwendung, da eine direkte Elektrifizierung dieser Bereiche technisch kaum leistbar ist, insbesondere mit Blick auf die Verwendung von Batteriespeichern. Entsprechend sollte die Nationale Wasserstoffstrategie für die erfolgreiche Bewältigung des Strukturwandels in der deutschen Fahrzeug- und Zulieferindustrie genutzt werden. Diese Entwicklungen wollen wir unterstützen und sichtbar machen. Das Wertschöpfungspotential soll entlang der gesamten Wertschöpfungskette genutzt werden.

Aktuell sind die Herstellungskosten für Wasserstoff sehr hoch. Deshalb muss die Bundesregierung die Rahmenbedingungen verbessern, um Erzeugung und Betrieb von Elektrolyseanlagen für Unternehmen in Deutschland wettbewerbsfähig zu machen. Hierfür bedarf es einer Reform der staatlich induzierten

Preisbestandteile. Die Herstellung von grünem Wasserstoff muss von der EEG-Umlage entlastet werden. Auch soll die Bundesregierung Möglichkeiten für neue Geschäfts- und Kooperationsmodelle von Betreibern von Elektrolyseuren mit Strom- und Gasversorgungsunternehmen eröffnen.

4.7. Bundesagentur für Arbeit und Qualifizierung stärken – Ausbildung, Umschulung und Weiterbildung vorantreiben

Die Transformation der Automobilindustrie im Speziellen und die Digitalisierung im Allgemeinen stellt neue Anforderungen an die Beschäftigten, vorhandene Qualifikationen und Kompetenzen reichen nicht mehr aus, um die sich verändernden Arbeitsprozesse und Tätigkeiten auszuführen. Wir beobachten eine Transformation von der Mechanik zur Elektronik und weiter zur Software. Viele OEMs und besonders viele Zulieferer müssen breite Teile ihrer Belegschaft weiterbilden oder umschulen. Diese Aufgabe ist ohne staatliche Unterstützung kaum zu bewältigen. Wir wollen mit der Bundesagentur für Arbeit und Qualifizierung eingreifen, bevor Arbeitslosigkeit entsteht und diese Beschäftigten berufsbegleitend weiterbilden oder umschulen. Ziel der Qualifizierung im Arbeitsleben (lebenslangem Lernen) im beruflichen Kontext ist, dass die Beschäftigten frühzeitig über die Qualifikationen und Kompetenzen verfügen, um als Fachkraft der Zukunft, auf die Veränderung ihrer Tätigkeit vorbereitet zu sein. OEMs und Zulieferer müssen hier proaktiv ihren Bedarf kommunizieren, um mit den Sozialpartnern und staatlichen Akteuren gemeinsam vor Ort eine Strategie zur Umsetzung definierter Qualifizierungsziele zu erreichen. Im Rahmen des Konjunkturpakets und den dafür vorgesehen Mitteln muss die Qualifizierung von Beschäftigten in der Zuliefererindustrie eine wesentliche Rolle spielen. Um Beschäftigung zu sichern, sind Qualifizierungscluster ein unverzichtbares Mittel.

Wir befürworten die Einführung eines Transformations-Kurzarbeitergeldes. Für die Weiterbildung im Rahmen des zu erwartenden massiven Strukturwandels infolge der Digitalisierung, der Energiewende, dem Ausbau der Elektromobilität sowie dem Aufkommen der Wasserstofftechnologien fehlen vielfach noch Konzepte und Finanzierungsstrukturen. In erster Linie tragen die Arbeitgeber/Unternehmen die Verantwortung für die Prozesse des Wandels. Es besteht jedoch auch ein hohes gesellschaftliches Interesse, diese Umbrüche mit sozial- und wirtschaftspolitischer Unterstützung zu meistern. Gemeinsames Ziel ist der Erhalt der erfolgreichen industriellen Strukturen in Deutschland, die nach wie vor den Kern der Wertschöpfung bilden. Bereits mit dem Qualifizierungschancengesetz wurde ein wichtiger Schritt in Richtung Qualifizierung für den Umbau unternommen und die Herausforderungen anerkannt, die Arbeitgeber zu konsequentem Handeln aufgefordert und anteilig unterstützt. Dieser Rahmen wurde in einem zweiten Schritt durch das Arbeit-von-Morgen-Gesetz verbessert.

Gebraucht wird ein Instrument, das kurzfristig auf Auftragseinbrüche reagieren kann und Kurzarbeitergeld und Qualifizierung auf neue Art und Weise verbindet. Transformations-KUG ist als ein Instrument für wegfallende Arbeitsvolumina in bestehenden Produktions- und Dienstleistungsprozessen und das Entstehen neuer Beschäftigungschancen in Bereichen, die weder zum gleichen Zeitpunkt, noch mit vergleichbaren Arbeitsvolumina und Qualifikationsanforderungen zur Verfügung stehen, zu verstehen.

Es wird ein Instrument benötigt, das voraussetzt, dass es in einem Betrieb aus konjunkturellen Gründen nur vorübergehend zu Arbeitsausfall kommt. Daher bedarf es einer neuen passenden Form der Kurzarbeit zur Beschäftigungssicherung in der Transformation, die Kurzarbeit und Qualifizierung bei Erhalt des Beschäftigungsverhältnisses verbindet. Damit werden für größere Gruppen die Beschäftigung gesichert und durch die Verknüpfung mit Qualifizierung die Voraussetzungen für eine Weiterbeschäftigung nach dem betrieblichen Transformationsprozess geschaffen. Diese Funktion könnte ein Transformationskurzarbeitergeld erfüllen.

Regionale Mobilitätskonzepte schaffen die Möglichkeit zusätzliche Ausweicarbeitsplätze für Mitarbeiter von Automobilzulieferunternehmen zur Verfügung zu stellen. Dazu bedarf es einer zentralen Koordination und staatlicher Unterstützung.

4.8. Ein unabhängiger Beteiligungsfonds für Zulieferer

Durch den Umstieg auf E-Mobilität geraten Zulieferer häufig unter enormen Druck. Ihre Produkte für den Verbrennungsmotor werden jedoch noch über 2030 hinaus gebraucht, haben aber durch gesetzliche Vorgaben keine dauerhafte Zukunftsperspektive mehr. Bis 2030 sollen zehn Millionen E-PKW auf die Straße gebracht worden sein. Das entspricht etwa einem Viertel des deutschen Fahrzeugbestands.

Daraus wird deutlich, dass wir noch einige Zeit auf effiziente Verbrenner angewiesen sein werden. Somit muss die entsprechende Teileversorgung über die Wertschöpfungsketten sichergestellt werden. Wir plädieren für einen unabhängigen Beteiligungsfonds („Best Owner Group“, Konzept der IG-Metall), der sich an Betrieben der Zulieferindustrie beteiligt. Mit einem solchen – möglichst auch mit Mitteln der KfW ausgestatteten Modell – könnten Betriebe für den Zeitraum der Transformation überlebenssicher aufgestellt und somit die Wertschöpfungskette gesichert werden. Die Best-Owner-Group soll im Wesentlichen von privaten Investoren finanziert werden. Der Staat leistet durch KfW-Kredite eine Hilfe zur Anschubfinanzierung, soll aber selbst wenig oder gar keine Anteile halten. Entsprechend hat die BOG ein Interesse daran, dass in gesunde Unternehmen investiert wird. Andernfalls droht das Risiko, dass Produzenten relevanter Bauteile für Verbrennungsmotoren wegbrechen oder von Finanzinvestoren aufgekauft und verlagert werden. Ziel unserer Strukturpolitik ist auch hier, dass Produktionsstandorte erhalten bleiben. Die Technologie, Wertschöpfung und Arbeitsplätze sollen in Deutschland gesichert werden.

Corona hat gezeigt, wie abhängig hiesige Fahrzeugproduzenten von internationalen Lieferketten sind. Eine Schlussfolgerung muss sein, die bisherige Strategie zumindest teilweise wieder zurückzudrehen. Lieferketten müssen künftig breiter aufgestellt und näher an den heimischen Produzenten ausgerichtet werden. Das garantiert Stabilität und Vertrauen.

4.9 Koordinierte FuE-Politik für die Mobilitätswirtschaft

Der Straßenverkehr der Zukunft wird vom Einsatz neuer, bereits entwickelter Technologien bestimmt. Neue Mobilitätslösungen bleiben aber auch in Zukunft ebenso ein wichtiges Forschungsthema. Die bereits erkennbaren Megatrends der Zukunft im Forschungsbereich sind:

- alternative Antriebe inklusive Elektromobilität
- Digitalisierung des Fahrzeuges (z.B. Blockchain-Einsatz) und der Produktionsprozesse
- Autonomes Fahren
- Smarte Verkehrsführung und Versorgungsinfrastruktur
- Nachhaltige Materialien/Recycling

Technologische Durchbrüche in bestimmten Bereichen sind mittlerweile eng verknüpft mit Trends in anderen Forschungsfeldern. Dies gilt insbesondere für den tief vernetzten Bereich der Mobilitätslösungen. Aus diesen Gründen bedarf es eines nationalen Koordinationsrahmens für die FuE-Politik, ihre Förderinstrumente und Strukturen. Dieser nationale Koordinierungsrahmen muss den Gedankenraum der „Hightech-Strategie 2025“ der Bundesregierung weiterentwickeln und in funktionierende Steuerungsstrukturen überführen.

Die Bundesregierung hat mittlerweile eine Reihe von Initiativen gestartet, Deutschland wieder in eine Vorreiterrolle bei Lösungen für die Mobilität der Zukunft zu bringen. Das BMVI errichtet das Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft. Das BMWi forciert die Forschungsförderung der Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologien. Das BMBF errichtet die Forschungsfabrik Batterie.

Es müssen funktionierende Steuerungsstrukturen für weitere Strukturentscheidungen entwickelt werden. Neben dem Schaffen funktionierender Steuerungsstrukturen – zum Beispiel durch einen nationalen Koordinierungsrahmen - ist es unabdingbar für transparente und kompetenzorientierte Standortentscheidungen zu sorgen. Die Auswahlentscheidungen für das deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft und die Auswahlentscheidung zur Errichtung der Batterieforschungsfabrik ließen dies nicht erkennen und sorgten für berechtigte Kritik – bis hin zum Bundesrechnungshof. Die Standortauswahlentscheidungen sollten deshalb ergebnisoffen neu entschieden werden und von Beginn an in einer Netzwerk-Struktur gedacht werden.

Unterzeichnerinnen und Unterzeichner:

Prof. Dr. Armin Willingmann - Minister für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung des Landes Sachsen-Anhalt

Andreas Stoch, MdL, Landesvorsitzender SPD Baden-Württemberg

Anke Rehlinger, Saarländische Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Bernd Osterloh, Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

Falko Mohrs, Mitglied des Deutschen Bundestages

Hasan Allak, Konzernbetriebsratsvorsitzender der Continental AG

Jörg Steinbach, Brandenburger Minister für Arbeit, Wirtschaft und Energie

Manuela Schwesig, Ministerpräsidentin Mecklenburg-Vorpommern

Martin Dulig, Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Michael Westhagemann, Hamburger Senator für Wirtschaft und Innovation

Nancy Faeser, MdL, Landesvorsitzende SPD Hessen

Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Timon Gremmels, MdB, Bezirksvorsitzender Hessen-Nord

Uli Grötsch, MdB, Generalsekretär Bayern SPD

Wolfgang Tiefensee, Thüringer Minister für Wirtschaft und Wissenschaft